

Sula kommune

► **Nytt reinseanlegg på Kvasnes**

Trafikkvurdering

Oppdragsnr.: **50197052** Dokumentnr.: **J01** Versjon: **01** Dato: **2021-06-28**



Oppdragsgjevar: Sula kommune
Oppdragsgjevars kontaktperson: Joakim Sletta
Rådgjevar Norconsult AS, Retirovegen 4, NO-6019 Ålesund
Oppdragsleiar: Pernille Ibsen Lervåg
Fagansvarleg: Håvard Parr Dimmen
Andre nøkkelpersonar: Stine Misund Fiksdal

01	2021-06-28	KS	HPD	PIL	HPD
Versjon	Dato	Omtale	Utarbeidd	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidd av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandlar. Opphavsretten tilhøyrar Norconsult AS. Dokumentet må berre nyttast til det formål som går fram i oppdragsavtalen, og må ikkje kopierast eller gjerast tilgjengeleg på annan måte eller i større utstrekning enn formålet tilseier.

► Samandrag

Rapporten omtalar dagens og framtidig trafikksituasjon for delar av Kvasnes- og Veibustområdet..

Etter silingsrapporten er det sørlegaste lokaliseringalternativet ikkje lenger aktuelt. Trafikk i samband med utbygging og drift av eit nytt reinseanlegg vil då bli mindre merkbar for mesteparten av busetnaden på Kvasnes. Dei to alternativa som er igjen er relativt like ut frå trafikale omsyn: Begge er lokalisert med tilkomst frå kommunal veg Kongshaugstranda nord for busetnaden på Kvasnes. Frå lokaliseringspunktet er det tilknytting til overordna vegnett via kommunal veg Vassmyra og Veibustkrysset til E39.

I tillegg til busetnaden på Kvasneset er det fleire verksemdar som er lokalisert i sørenden av Kongshaugstranda. Desse verksemdene genererer ein del tungtrafikk og arbeidsreisetrafikk. Vegen er noko smal i høve til kommunal vegnorm for samleveg utan fortau.

Kvasnesvegen er eit og naturleg tilbod for den som går og sykklar mellom busetnaden på Kvasneset og Veibust. Vegstandarden er lav, men det er begrensa trafikk på vegen. Skuleborn i området har skuleskyss.

I driftsfasen vil renseanlegget medføre uttransport av 1-2 tungtransportar med slam pr. dag. I tillegg vil det vere 2-4 arbeidsrelaterte reiser knytt til anlegget. Totalt utgjer dette ca. 10 turar/dag. På kvardagar er det i overkant av 400 køyretøy/dag på Kongshaugstranda, og då vil tilleggstrafikken frå eit reinseanlegg bli lite merkbar. Det skal til dømes lite til for at ei endring ved dei eksisterande verksemdene lenger sør gir like stor trafikkauke.

Dei to alternativa har tilkomst ved kvar si etablerte naustrekke langs Kongshaugstranda. I anleggsfasen må det naturleg nok bli tatt omsyn til dette.

Trafikkmessig er anleggsfasen vesentleg meir utfordrande enn driftsfasen. Ein må gi gåande og syklende i Kongshaugstranda eit trygt tilbod, og vegen er smal når to store køyretøy møtest. Tilbodet for mjuke trafikantar langs Kongshaugstranda må vurderast i samband med anleggsperioden. Kvasnesvegen er det beste og mest naturlege alternativ for gange og sykling på strekninga busetnaden på Kvasneset og Veibust.

I tillegg vil anleggsfasen få ei utfordring dersom uttransporterte massar skal gå via Veibustkrysset og nordover på E39. Med dagens kryss vil ikkje det bli akseptert av Statens vegvesen. Planarbeidet for reinseanlegget blir samordna med plan for ombygging av Veibustkrysset frå eit kanalisert T-kryss til eit planskilt kryss. Det er aktuelt at massar frå reinseanlegget blir nytta til utfylling og vegarmar i det nye krysset. Samordna planarbeid skal sikre at framkomst og trafikktryggleik skal sikrast i anleggsfasen for både reinseanlegget og det nye Veibustkrysset.

Det er også alternativ for transport og bruk av massar lokalt. Vidare planarbeid vil klargjere dette.

Førebelse skisser av Veibustkrysset ser ut til å gi lenger avstand mellom haldeplass for buss som trafikkerer E39 og busetnaden på Veibust. Det same gjeld for ein del av dei busette på Kvasneset, og Kongshaugstranda blir samstundes meir naturleg del av gangruta mellom haldeplassen og Kvasneset.

Innhold

1	Innleiing	5
2	Vegar og trafikk i dag	6
2.1	Kryssområdet E39/Vassmyra	7
2.2	Kommunal veg Kongshaugstranda	8
2.3	Kommunal veg Kvasnesvegen	9
3	Trafikale konsekvensar av nytt reinseanlegg	11
3.1	Trafikk i driftsfasen	11
3.2	Massetransport i anleggsfasen	12
3.3	Plan for ombygging av Veibustkrysset	13
4	Oppsummering	14

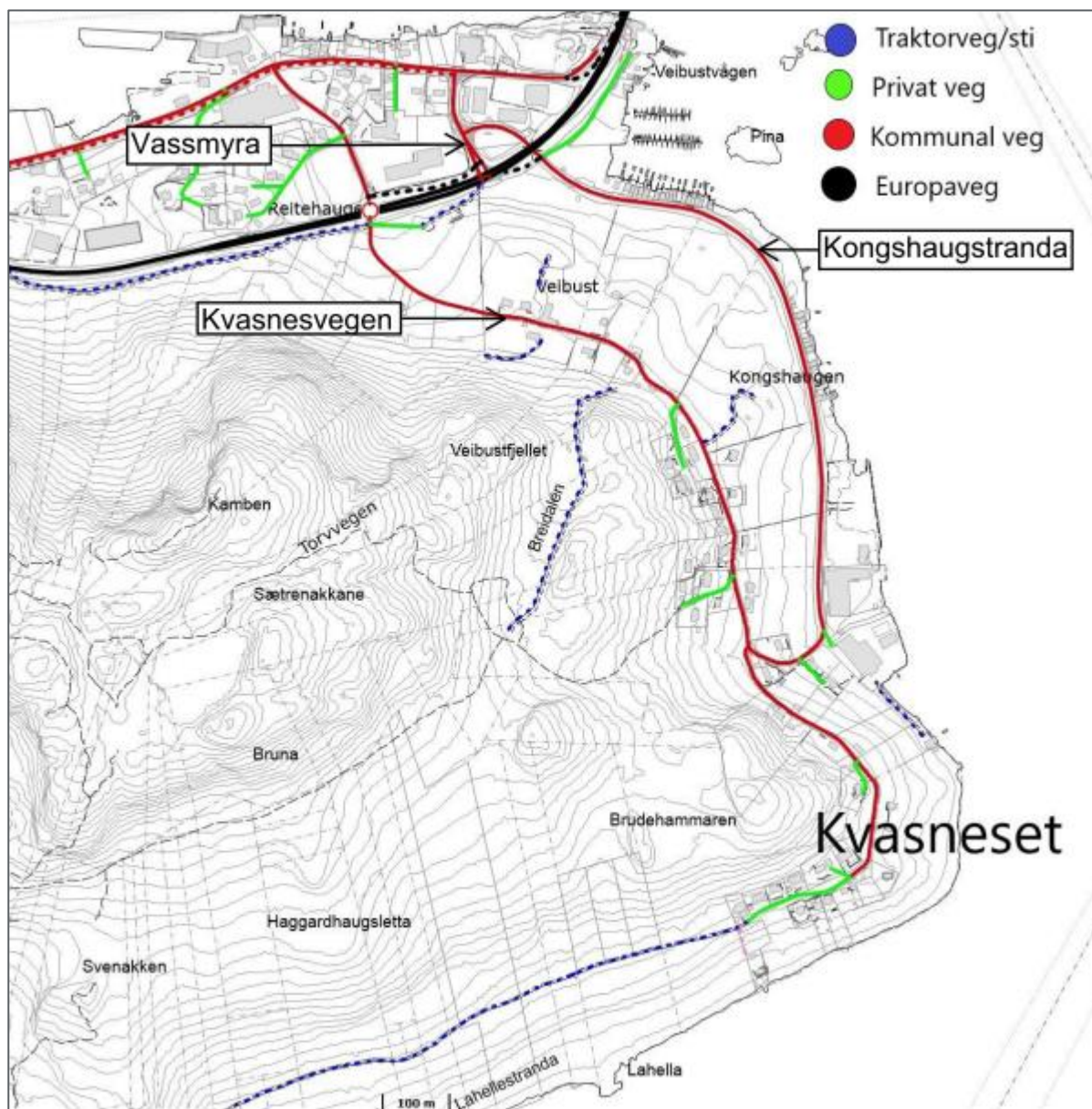
1 Innleiing

Som del av konsekvensutgreiinga for reinseanlegg ved Kvasnes i Sula kommune har Norconsult vurdert den trafikale situasjonen på vegnettet i området i dag. Tilhøve som blir vurdert er m.a. trafikkmengda og eventuell auke i denne, vegstandard, belysning, tilkomst og tilhøve for mjuke trafikantar. I trafikkvurderinga blir også kva trafikale konsekvensar ein ser det nye reinseanlegget vil gi i anleggs- og driftsfasen. Førebels er det utarbeidd lite detaljerte planar for konkret utforming av til dømes avkøyrsløp frå offentleg veg. Ein må då ta som utgangspunkt at dette vert gjort med normerte løysingar som ikkje skaper trafikkfarlege situasjonar.

Trafikkvurderinga omhandlar fleire tilhøve som er utanfor planområdet for reinseanlegget, og som i utgangspunktet ikkje naturleg fell inn under tiltak som må gjerast som ein direkte konsekvens av dette tiltaket.

2 Vegar og trafikk i dag

Vegnettet er vist i figuren nedanfor:

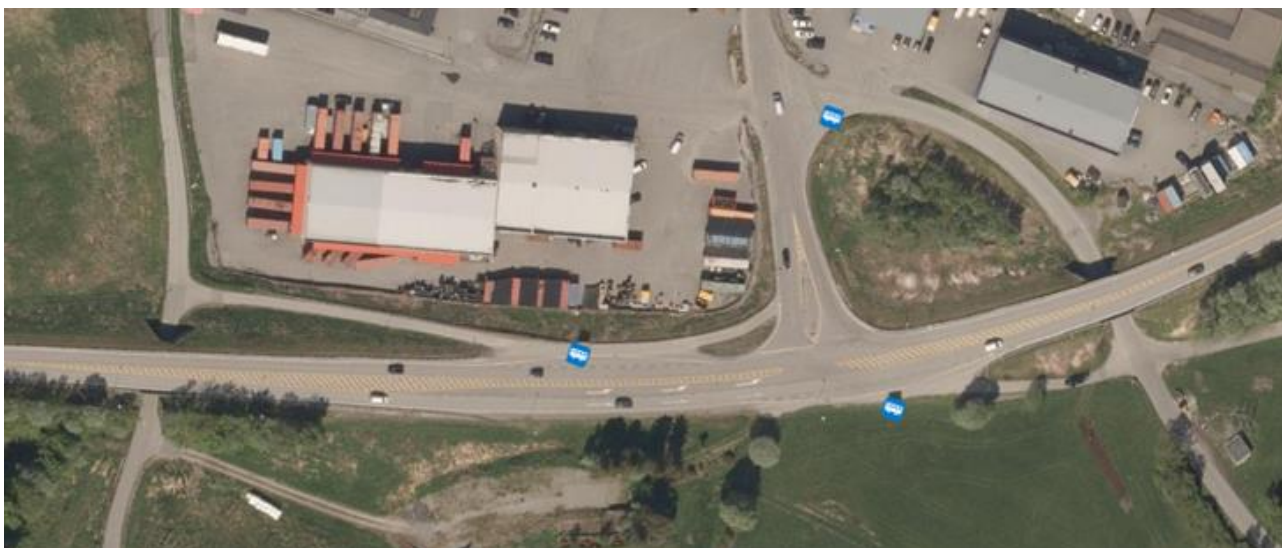


Figur 1 Vegnett i området, kommunalvegane Vassmyra, Kongshaugstranda og Kvasnesvegen særskilt avmerka

2.1 Kryssområdet E39/Vassmyra

E39 har ÅDT-2019 (gjennomsnittleg døgntrafikk) 11700/15400 vest/nord for krysset (*kjelde: NVDB/vegkart.no*). 2019 blir brukt som utgangspunkt for trafikkmengda fordi smittesituasjonen i Noreg har medført eit trafikkmønster som i 2020 avviker noko frå det ein vurderer som "normalt". Trafikkdata (*vegvesen.no/trafikkdata*) angir likevel at trafikken vest for krysset var høgare i 2020 med ÅDT på 12530. Krysset er eit kanalisert T-kryss med venstresvingefelt på E39. I sidevegen, Vassmyra, er det to felts breidde i siste del inn mot krysset. Trafikken på E39 medfører til dels lang ventetid for trafikk frå sidevegen. E39 har mykje arbeidsreisetrafikk, og nærleik til to store ferjesamband medfører at det tidvis er svært vanskeleg for sidevegstrafikken å kome inn på E39. Veg- og krysskapasiteten er direkte årsak til at det no er sett stopp for vidare utbygging av til dømes næringsareal i området. Planarbeid for ombygging av Vebustkrysset er omtalt i kapittel 3.3.

I perioden 2010-2019 (10 år) er det registrert to politirapporterte trafikkulykker i krysset (*NVDB/vegkart.no*). Med bakgrunn i trafikkmengda og ulykkessituasjonen er fartsgrensa på E39 i området 70 km/t.



Figur 2 Ortofoto frå kryssområdet (kart.1881.no)

Figur 2 viser det kanaliserte krysset. Busslomma på nordsida av E39 har gs-tilkomst både mot Kvasnesvegen og Vassmyra. På sørsida av E39 er det ikkje tilrettelagt tilkomst mellom busslomma og Kvasnesvegen i vest, men det er samband til Kongshaugstranda i aust. Det er lite som skal til for å knytte denne busslomma til Kvasnesvegen. Busslomma på sørsida kompliserer også trafikkbiletet for den som skal orientere seg om trafikksituasjonen i kryssområdet.

Kommunal veg Vassmyra:

Krysset mellom kommunalvegane Vassmyra og Kongshaugstranda ligg om lag 70 meter frå E39. Det er vanleg høgreregulering i krysset, og fartsgrensa på vegane er generell fartsgrense 50 km/t. Siste 10 år er det ikkje registrert politirapporterte ulykker på denne delen av Vassmyra inkludert kryssområdet med Kongshaugstranda. Det er ikkje tilgjengelege trafikktal for Vassmyra, men ÅDT-skilnaden på E39 vest/nord for krysset indikerer ein ÅDT på om lag 4000 ved krysset med E39.

Det er ikkje fortau langs kv. Vassmyra, men det er heller ikkje så mange som naturleg vil nytte Vassmyra på veg til/frå eigen bustad og haldeplassen på nordsida av E39. Verksemdene i kryssområdet kan likevel generere ein del kollektivreiser.

2.2 Kommunal veg Kongshaugstranda

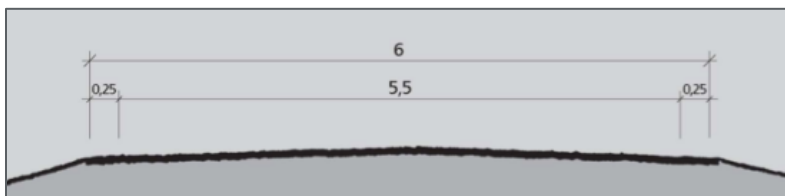
I tillegg til å vere den mest tenlege vegen for busetnaden på Kvasnes, er dette også veg til verksemdene i same området og til fleire naust, båtplassar og serviceverksemd. Trafikkregistrering 10 dagar i 2018 indikerer ein ÅDT på om lag 360 køyretøy/dag. Tungtrafikken utgjorde 7,5% av totaltrafikken i registreringsperioden. Yrkesdagar (måndag-fredag) er YDT om lag 450 køyretøy/dag.

Det er om lag 40 husstandar på Kvasneset der Kongshaugstranda er den naturlege bilvegen til og frå området. Ut frå ein situasjon med stor bruk av privatbil "produserer" husstandane om lag 200 turar i døgnet.

På kvardagar utgjer då arbeidsreiser og vareleveransar til / frå næringsareala ved Kongshaugstranda 99-105 i underkant av halvparten av trafikken i Kongshaugstranda.

Trafikkregistreringa i juni 2018 viste at gjennomsnittsfarten var 56,5 km/t i Kongshaugstranda. Dette er over fartsgrensa på vegen, men ikkje uventa då registreringspunktet var i punkt utan særskilt aktivitet nær inntil vegen (ca. 250 meter nord for næringsområdet).

Vegbreidda er om lag 5,5 meter, noko som er i underkant av kommunal vegnorm for samleveggar med fartsgrense 50 km/t utan fortau.



Figur 3 Samleveggar 50 km/t utan fortau (Kommunal vegnorm Sula kommune)

Med relativt smale køyrefelt inneber det at ein i mange trafikksituasjonar må nytte motgåande køyrefelt, og det er trangt når to store køyretøy møtest. I tillegg medfører tett vegetasjon på begge sider av vegen at vegen framstår som relativt smal.



Figur 4 Illustrasjonsfoto, storbil passerer gåande i kv. Kongshaugstranda (foto: Norconsult)

Vegen framstår som dårleg tilrettelagt for gåande og syklande. For dei fleste busette på Kvasneset er ikkje dette den mest naturlege ruta mellom Kvasnes og Veibust. Ein må likevel rekne med noko gang- og

sykkeltrafikk i samband med arbeidsplassane i sørenden av vegen, og trafikk til dei to naustrekkene som er lokalisert ved vegen. I nord er også tilkomsten til småbåthamn og servering/overnatting.

Felles for all trafikk er at den går gjennom kulverten under E39. Til liks med resten av vegen, må gåande og syklande også her nytte køyrebanen. Det er ikkje registrert særskilt høgdegrense for kulverten, noko som inneber frihøgde på minst 4,5 meter.

Ved avslutning av Kongshaugstranda i sør er det kryss med kommunal veg Fabrikkvegen. Vegen gir tilknytning opp til Kvasnesvegen som ligg høgare i terrenget. I det same kryssområdet er det også av- og påstiging for skuleskyssen. Born i området har rett på skuleskyss. Det er ikkje ordinære bussruter til Kvasneset.

Det er nokre få veglys på strekninga. Det er ikkje registrert ulykker i Kongshaugstranda siste 10 år.

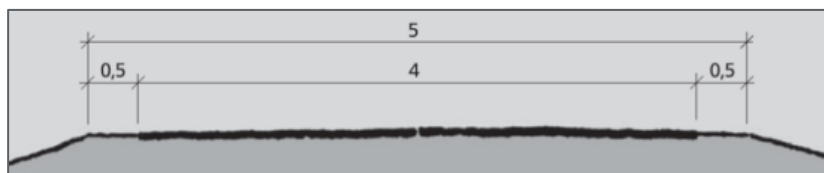


Figur 5 Kulvert på Kongshaugstranda under E39 (foto: Norconsult)

2.3 Kommunal veg Kvasnesvegen

Vegen er ikkje egna for mykje biltrafikk, og både vegstandard og reguleringar bygger opp om dette. Det er ein smal veg med ca. 4 meter breidde nord for krysset med Fabrikkvegen. Kulverten under E39 har høgdegrense 4,2 meter, og vegen har 8 tonn aksellastgrense og 12,4 meter lengdegrense (kjelde: Vegliste Møre og Romsdal, april 2021).

Vegen inngår i soneregulert fartsgrense 30 km/t, og ut frå vegstandard kan ein anta at dette samsvarar bra med faktisk fartsnivå for biltrafikken. Det er veglys på strekninga. Vegen ser ut til å vere om lag som kommunal norm for atkomstvegar med fartsgrense 30 km/t



Figur 6 Atkomstvegar 30 km/t utan fortau (Kommunal vegnorm Sula kommune)

For mesteparten av busetnaden på Kvasneset er Kvasnesvegen næraste kommunalveg. I hovudsak går trafikken på Kvasnesvegen til/frå Fabrikkvegen/Kongshaugstranda/Vassmyra/E39. /frå E39 er likevel Kongshaugstranda/Vassmyra det naturlege rutevalet.

Kvasnesvegen er eit godt alternativ for gåande og syklande. I nord sluttar vegen i krysset med Veibuststranda/Sjukenesstranda. Her er det tilrettelagt tilbod for gåande og syklande vidare vestover og nordover. Som nemnt i omtalen av kryssområdet ved E39 er det derimot ikkje god tilkomst til busslomma på sørsida av E39 frå Kvasnesvegen.

Sør for krysset med Fabrikkvegen har Kvasnesvegen litt lavare vegstandard med smalare veg. I sørenden av Kvasnesvegen (ca. 150 meter) er vegen klassifisert som privat veg (pv1190). Ved endepunktet er det snuplass/parkeringsplass. Frå dette punktet er det (tur)sti vidare sørvestover i retning Solavågen.

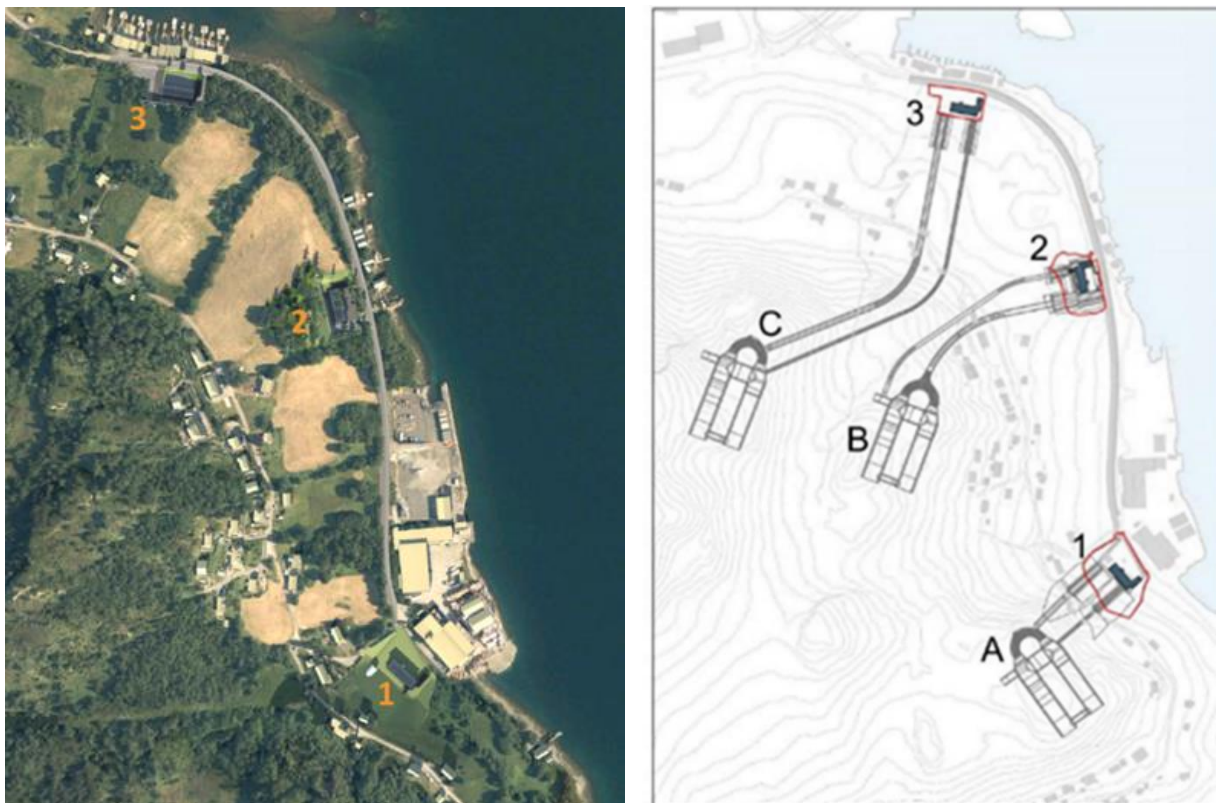


Figur 7 Parti frå Kvasnesvegen, kulverten under E39 er svært smal (Google Street View 2019)

3 Trafikale konsekvensar av nytt reinseanlegg

3.1 Trafikk i driftsfasen

Etter ein silingsprosess er det no alternativ 2 og 3 som skal vurderast vidare i reguleringsplanarbeidet. Plassering og overordna prinsipp er vist i Figur 8.



Figur 8 Ortofoto med plasseringsalternativ og prinsippsskisse for anlegg med tunnelar (ill. Asplan Viak)

Både alternativ 2 og 3 vil ha tilkomst frå Kongshaugstranda i eit område der det er naustrekke på sjøsida. Omsyn til brukarane av naust/område er forutsett ivaretatt i både i anleggs- og driftsfasen. Alternativ 3 gir om lag 300 meter kortare avstand mellom reinseanlegg og E39/overordna vegnett, men all trafikk må uansett køyre gjennom undergangen ved Veibust.

I driftsfasen er det oppgitt at det vil vere uttransport av 1-2 lastebillass med slam pr dag, og 3-4 turar med arbeidsrelatert trafikk dagleg. Totalt "produserer" reinseanlegget då om lag 10 bilturar pr. dag. I høve til totaltrafikken i Kongshaugstranda utgjør dette ein liten auke. Ein liten aktivitetsauke for verksemdene sør i Kongshaugstranda kan medføre like stor trafikkauke.

3.2 Massetransport i anleggsfasen

For det planlagde reinseanlegget er det store mengder med fjell- og lausmassar som skal takast. Omrekna til lastebillass er det anslått fylgjande:

- Alt 2: Om lag 15000 lastebillass, dvs. 30000 turar.
- Alt 3: Om lag 16000 lastebillass, dvs. 32000 turar.

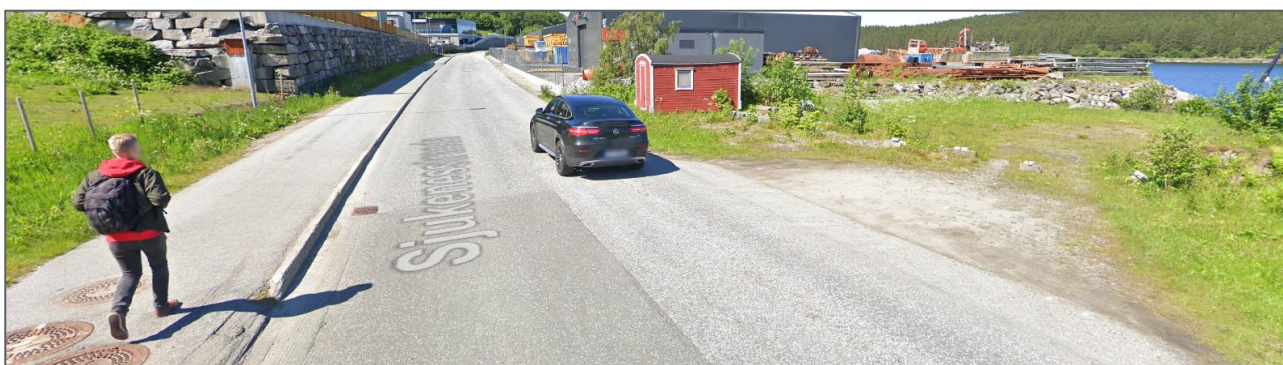
I anleggsperioden vil det også vere byggerelatert trafikk med både arbeidsreisande og bygge-anleggsmateriell. Byggetid vil vere avgjerande for kor intensiv den samla trafikken blir. Det eksisterer ikkje trafikkestimat på storleiken av slik trafikk (som vil variere ganske mykje), men det kan utgjere om lag 100 turar pr dag. I store trekk vil det aller meste av denne trafikken også måtte nytte Veibustkrysset til/frå E39. I eit kryss med avviklingsproblem vil ein slik auke bli merkbar.

Det må transporterast ut både jordmassar og fjellmassar frå anlegget. Massane kan nyttast til ulikt formål, og det er fleire teoretiske alternativ for transport og bruk av massane. Alternativa kan sjølvstgt kombinerast.

1. Deponi/utfylling ved Sjukenesstranda.
2. Transport til kai ved Sjukeneset for vidaretransport med båt.
3. Deponi/utfylling ved Kvasnes, ved eksisterande næringsareal.
4. Transport til kai ved Kvasnes for vidaretransport med båt.
5. Transport mot E39 -nord, dvs over Vegsundbrua.
6. Transport mot E39 -vest, dvs mot Solavågseidet mm.
7. Deponi/utfylling ved Veibustkrysset.

For alternativ 1-4 vil massetransporten vere på kommunalt vegnett. Tilleggsaktivitetane ved tiplass vil variere, mellom anna om ein ser at det trengst mellomlagring og/eller knuseverk for at massane kan nyttast.

Alternativ 1 og 2 inneber transport via kommunalveg Vassmyra til kommunalvegane Veibuststranda og Sjukenesstranda. Desse vegane har høgare standard enn Kongshaugstranda (om lag 6 meter), og det er også etablert fortau langs vegane som del av gs-tilbodet mellom Vegsundet og Solavågseidet, jf. neste figur. Fartsgrensa er 30/50 km/t. Vegane er såleis bra tilrettelagt for å kunne forsvare ein periode med utvida aktivitet og massetransport.



Figur 9 Parti frå Sjukenesstranda (Google Street View 2019)

For alternativ 3 og 4 vil massetransporten nytte Kongshaugstranda, og ein unngår då mellom anna kulverten under E39. Som tidlegare nemnt i kapittel 2 er det ikkje etablert fortau langs Kongshaugstranda, ein må ivareta omsynet mjuke trafikantar i vidare planarbeid for massetransporten. Det er naturleg at tilbodet vert lagt på sjøsida av vegen ettersom mesteparten av dagens aktivitet langs vegen er på sjøsida. I tillegg unngår ein at gs-trafikk får nærkontakt med kryssande anleggstrafikk og massetransport ved bygging av

reinseanlegget. Ein bør uansett vurdere å utbetre vegen i samsvar med kommunale vegnorm, og kanskje meir lik den standarden ein har ved Sjukenesstranda.

Både alternativ 5 og 6 inneber massetransport via Veibustkrysset. Som forventa har Statens vegvesen motsett seg massetransport via dette krysset, jf. alternativ 5. Alternativ 6 vil også vere problematisk slik krysset er i dag.

3.3 Plan for ombygging av Veibustkrysset

Det er starta opp planarbeid for utbetring av krysset. Kulverten på Kongshaugstranda inngår som del av planområdet. Intensjonen er at krysset skal få ei ny utforming som fullverdig planskilt kryss. På sikt skal E39 mellom Solavågseidet og Blindheim/Breivika blir utvida til firefelts veg, men i planarbeidet for krysset er det ikkje tatt særskilt omsyn til dette.

Planarbeidet og planområda for kryssområdet og reinseanlegget skal samordnast. I tillegg ser ein eit stort behov for at også bygging av nytt kryss og reinseanlegg blir samordna i tid for å sikre at framkomst og trafikktryggleik blir ivarettatt i anleggstida. Det nye krysset vil trenge ein del nye massar, og det inneber at alternativ 7 også er aktuelt. Mellom anna kan ein nytte massar frå reinseanlegget til å få etablert interimsvegar og/eller mellombelse løysingar for kryssområdet.

I dei førebelse planane/skissene, jf. Figur 10, er det uansett tenkt breiare kulvert med fortau (Kongshaugstranda) under E39.

Haldeplass for buss i begge retningar er vist som ei eiga vegsløyfe på nordsida av Kongshaugstranda. Busselskapet har kommentert at dette gir ei lang sløyfe (omveg) for bussen, og då særleg for buss som skal vidare vestover. Frå den nye haldeplassen er det nesten 200 m til krysset Kongshaugstranda/Vassmyra. Busetnaden på Veibust får merkbart lenger avstand til haldeplass for buss i retning vestover på E39. Avstanden mellom krysset Kvasnesvegen/Fabrikkvegen og planlagt haldeplass er om lag 1 kilometer, noko som er om lag same avstand som det er til eksisterande haldeplassar via Kvasnesvegen i dag. For busette nord for Fabrikkvegen blir det ein lenger veg å gå dersom det ikkje blir etablert nye snarvegar. Den planlagde haldeplassen forsterkar behovet for gs-tilbod langs heile Kongshaugstranda. Dei førebelse planane for krysset ser såleis ikkje ut til å vere ideelle for kollektivtrafikken og dei kollektivreisande. Terreng, bygningar og dagens veglinjer gjer det krevjande å få til ei fullgod løysing med haldeplassar i veglinja til E39 i dette kryssområdet.



Figur 10 Utsnitt frå modell av kryssområdet (III: Nordplan)

4 Oppsummering

Kongshaugstranda er generelt noko smal, og er dårleg tilrettelagt for gåande og syklande. Gang- og sykkeltrafikken på strekninga er begrensa ettersom Kvasnesvegen er eit godt og naturleg alternativ for mjuke trafikantar. Kulverten under E39 i Kongshaugstranda er opplevd som eit problempunkt. Stor trafikkmengde på E39 medfører at det tidvis er mykje kø for den som skal inn på E39.

For kollektivreisande manglar det tilkomst mellom Kvasnesvegen og busslomma på sørsida av E39.

I driftsfasen vil eit nytt reinseanlegg ikkje medføre stor endring i trafikkmengda, om lag 10 turar/dag. Trafikkmessig er dei to alternativa for nytt reinseanlegg omtrent like. Største skilnaden er kor stor del av Kongshaugstranda som blir nytta for trafikk til/frå reinseanlegget.

Anleggsfasen er ikkje detaljplanlagt enno, men berre arbeidsrelatert trafikk i samband med anlegget vil gi ein merkbar auke i trafikken i Veibustkrysset og i Kongshaugstranda. Forseinking/kø i Veibustkrysset vil då auke dersom det ikkje blir gjort tiltak i krysset.

Massetransporten frå anlegget vil kunne gi store utfordringar. Planarbeidet for det nye Veibustkrysset blir derfor samordna med planane for reinseanlegget. Ein ser også behov for samordning i tid for realisering av dei to planane. Det er tenkt større kulvert under E39, og omsynet til mjuke trafikantar langs Kongshaugstranda må vurderast i samband med anleggsfasen.

Det er fleire teoretiske alternativ for lokalisering og bruk av uttransporterte massar frå anlegget. Massetransport med venstresving mot E39 nordover vil ikkje bli akseptert av Statens vegvesen slik krysset er i dag.